

#2

**PRIORITY
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)



REC'D 23 FEB 2004

WIPO PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 103 00 832.2

Anmeldetag: 10. Januar 2003

Anmelder/Inhaber: Alfmeier Präzision AG Baugruppen und
Systemlösungen, Treuchtlingen/DE;
Daimler-Chrysler AG, Stuttgart/DE.

Erstanmelder: Alfmeier Präzision AG Baugruppen
und Systemlösungen, Treuchtlingen/DE

Bezeichnung: Führungssystem für Kopfstützen von Fahrzeugsitzen

IPC: B 60 N, B 60 R

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 21. November 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident

Im Auftrag

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Führungssystem für Kopfstützen von
5 Fahrzeugsitzen.

In Kraftfahrzeugen sind Kopfstützen eingebaut, die häufig in der Höhe vertellbar gelagert sind.

Viele dieser Kopfstützen weisen zur Fixierung Besfestigungsstangen (Kopfstützenbügel) auf, mit von der jeweiligen
10 Funktion abhängigen geometrischen Einkerbungen, Sicken, Bohrungen, Verzahnungen, um die Kopfstütze zu bewegen und/oder in eingestellter oder arretierter Position zu halten.

Die Kopfstützen sind mit den Stangen häufig in Führungshülsen
15 eingesetzt, in welchen sie axial verschiebbar gelagert sind. Ferner sind verschiedenste Antriebe bekannt wie Schwerkraft, federgetrieben, elektromagnetisch oder motorisch (z.B. mit Spindel). Alle diese Antriebe setzen eine gewisse Gängigkeit in der jeweiligen Bewegungsrichtung voraus zum Anfahren
20 der Sollposition der Kopfstütze.

Bisher sind lediglich Führungsteile bekannt, die in einem festen Abstand zueinander (Spurmaß) in der Lehne eines Sitzes oder am Fahrzeug selbst z. B. einer Traverse in der Nähe der
25 Lehnenoberkante montiert sind.

Sowohl die Aufnahmen in der Lehnenstruktur oder die Fahrzeugstruktur (z. B. Ausstanzungen) als auch der Kopfstützenbügel sind in der Spurweite und im Winkel zueinander toleranzbehaftet mit der Folge, dass ein in die Führungsteile montierter
30 Kopfstützenbügel (Kopfstütze) unter mehr oder minder verspanntem Zustand sich befindet.

Dieser verpannte Zustand führt zu erheblicher Reibung und Schwergängigkeit beim Verstellen der Kopfstütze in axialer Richtung.

Daraus resultieren erhebliche Kosten zur Sicherstellung geringer Fertigungstoleranzen für den Sitz oder das entsprechende Fahrzeugteil und für die Kopfstütze. Auch Notmaßnahmen wie Gleitmittel oder Nacharbeit bzw. Richtvorgänge sind die Folge. Ein weiterer Nachteil ist ein relativ großes Spiel zwischen den Führungsteilen und dem Kopfstützenbügel um die Gängigkeit zu erhalten mit dem Nachteil, dass die Kopfstütze bei Fahrt auf Schlechtweg zum Klappern neigt oder ähnliche Geräusche verursacht sowie aufgrund des großen Spiels einen qualitätsmindernden Eindruck macht.

Ziel der Erfindung ist es, dem Sitzhersteller, dem Fahrzeughersteller sowie dem Kopfstützenhersteller eine unnötige Genauigkeit und enge Toleranzen zu ersparen durch ein spielausgleichendes Kopfstützenführungssystem, das auch durch Begrenzung der Verspannungen im Kopfstützenbügel die Verstellkräfte minimiert und deren Streubreite einschränkt.

Die Erfindung zieht darauf ab, gegeneinander geneigte und/oder im Abstand variierende Führungsteile (Führungshülsen) so auszulegen, dass die Kopfstütze sich bei Montage oder bei Verstellung sich ihren individuellen Idealabstand im Spurmaß des Kopfstützenbügels sowie in der Orientierung der Bügel-schenkel einstellen kann durch ein kugelgelenkartig pendelndes Führungssystem. Durch die laufende selbständige Anpassung des Führungssystems auf den in jeder Kopfstützenposition auftretenden Winkel und Spurfehler des Kopfstützenbügels werden Spannungen begrenzt und die Verstellkräfte niedrig gehalten. Fertigungstoleranzen der Lehnstruktur oder der Fahrzeugsstruktur (Spurmaßfehler und/oder Winkelfehler) sowie Ferti-

gungstoleranzen beim Kopfstützenbügel werden vom System mit ausgeglichen.

Anhand der beigefügten Abbildungen, wird die Erfindung kurz
5 erläutert: Es zeigen:

Abb. 1 das Funktionsprinzip der Erfindung,

Abb. 2-1-B die Pendelbewegung in YZ um Achse B von Teil 2 innerhalb Hülseenteil 1,

10 Abb.3-2-A zeigt die Pendelbewegung in YZ um Achse A von Teil 3 innerhalb von Teil 2, diese Pendelbewegung ist der Bewegung von Abb. 2-1-B überlagert,

Abbildung 3-2-C die Pendelbewegung in XZ um Achse C von Teil 3 innerhalb von Teil2, auch diese Bewegung ist der Bewegung von

15 Abb. 2-1-B überlagert,

Abb.4 eine perspektivische Darstellung, aus der sämtliche Bewegungsmöglichkeiten hervorgehen.

Ein Hülseenteil 1, dargestellt durch ein in der Lehne oder dem
20 Fahrzeug (4) toleranzbehaftet montiertem Rechteckrohr, nimmt eine Pendelhülse 2 auf, die formschlüssig in das Hülseenteil 1 so montiert ist, dass eine Pendelbewegung in einer Ebene (z. B. Ebene YZ) um Achse B erfolgen kann.

Innerhalb dieser Pendelhülse befindet sich das eigentliche
25 Führungsteil (3) zur Aufnahme des Kopfstützenbügels (5), und zwar so, dass über ein Kugelgelenk wiederum eine Pendelbewegung in einer Ebene (z. B. Y-Z) um Achse A erfolgen kann zum Ausgleich von Spurmaßfehlern und Winkelfehlern und/ oder zusätzlich in einer zweiten Ebene (z. B. X-Z) um Achse C zum
30 Ausgleich der Winkelfehler in gerade dieser Ebene.

Die Kopfstütze ist dabei in jeder Stellung durch eine 3-Punktlagerung in der Verstellebene fixiert, dadurch erreicht, dass ein Schenkel des Kopfstützbügels starr in einem der Füh-

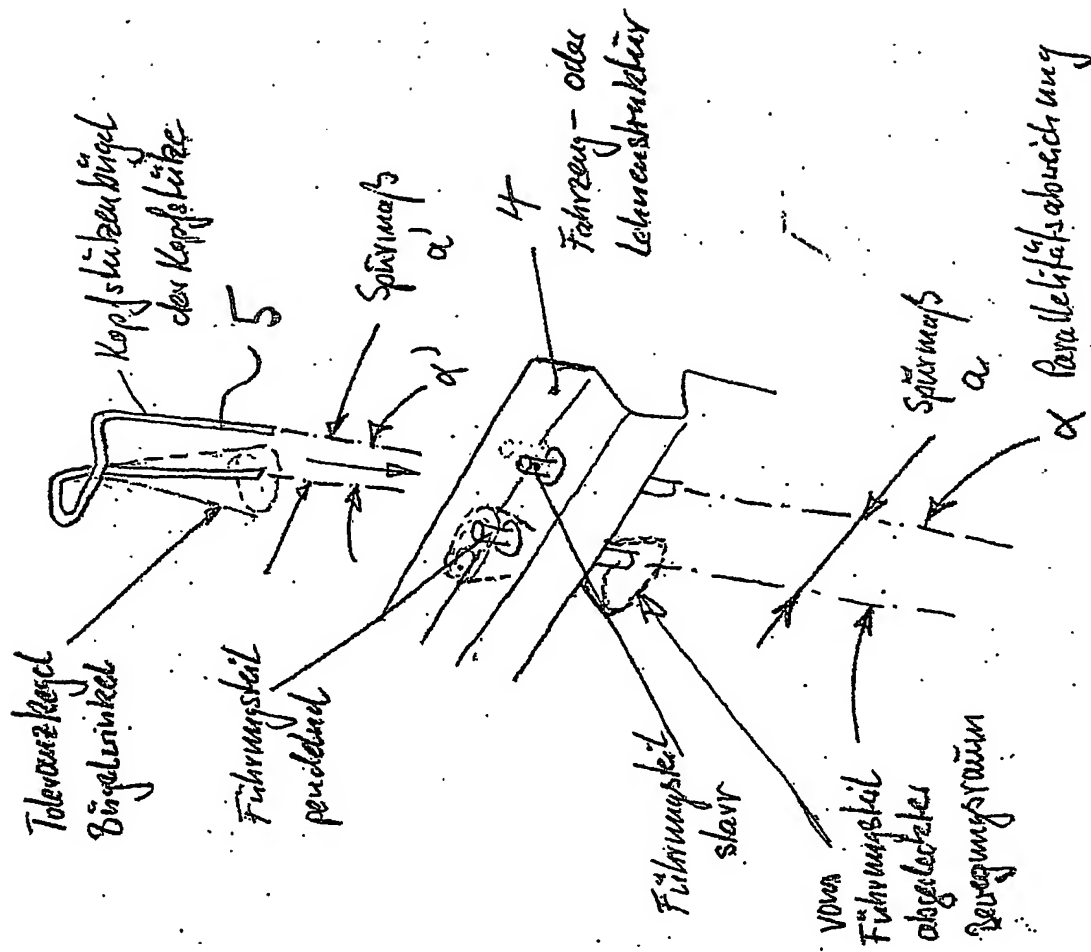
4

rungstteile geführt wird, der andere Schenkel im beweglichen bzw. pendelnden Führungsteilsystem sich befindet.

- 5 Alle Pendelbewegungen können gleichzeitig je nach Bedarf stattfinden.

Abb. 1

Prinzipskizze



Ebene YZ
 Auslenkung von 2
 gegen 1 um Winkel β

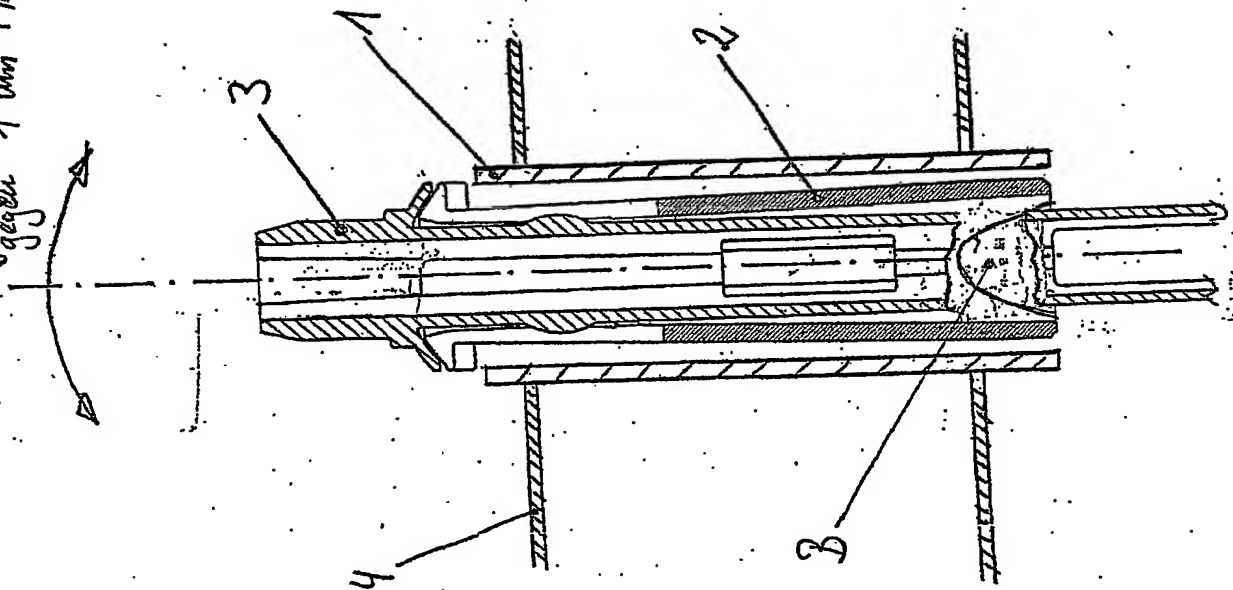


Abb 2-1-B

Abb 3-2-A

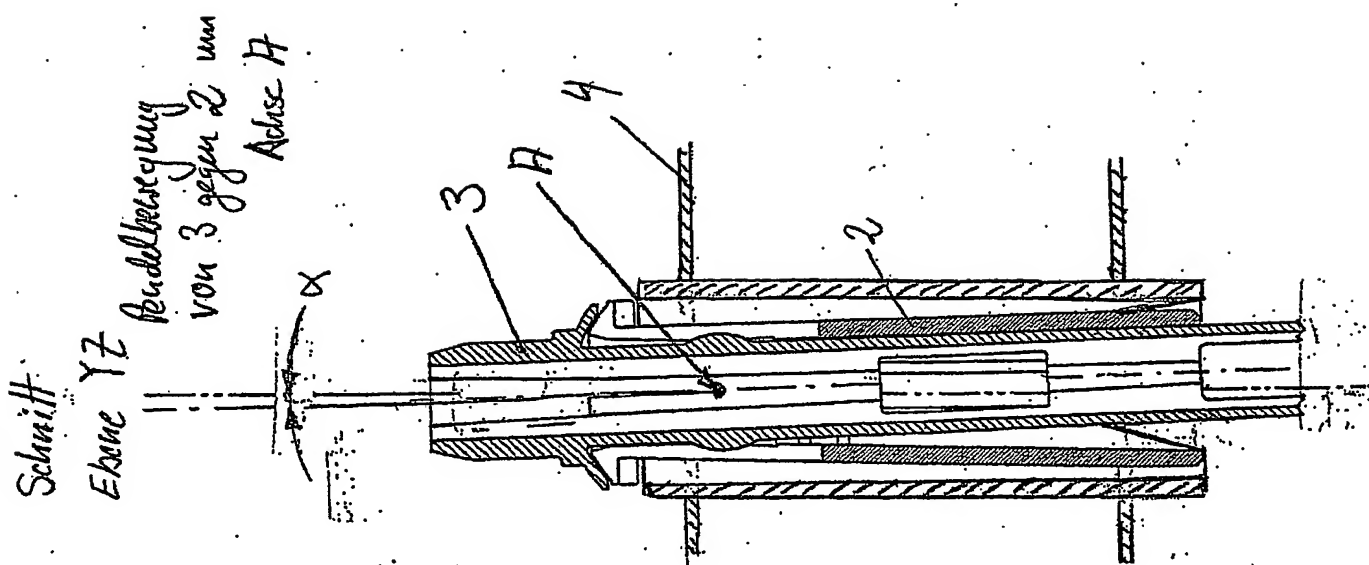


Abb 3-2-C

Schnitt
Ebene X-Z

Reibbewegung von
3 gegen 2 um Achse C

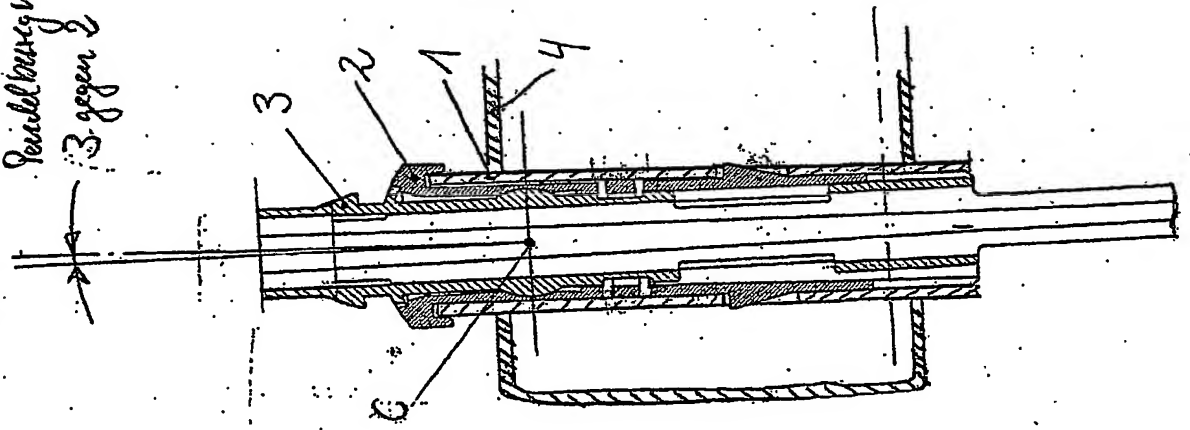


Abb. 4

